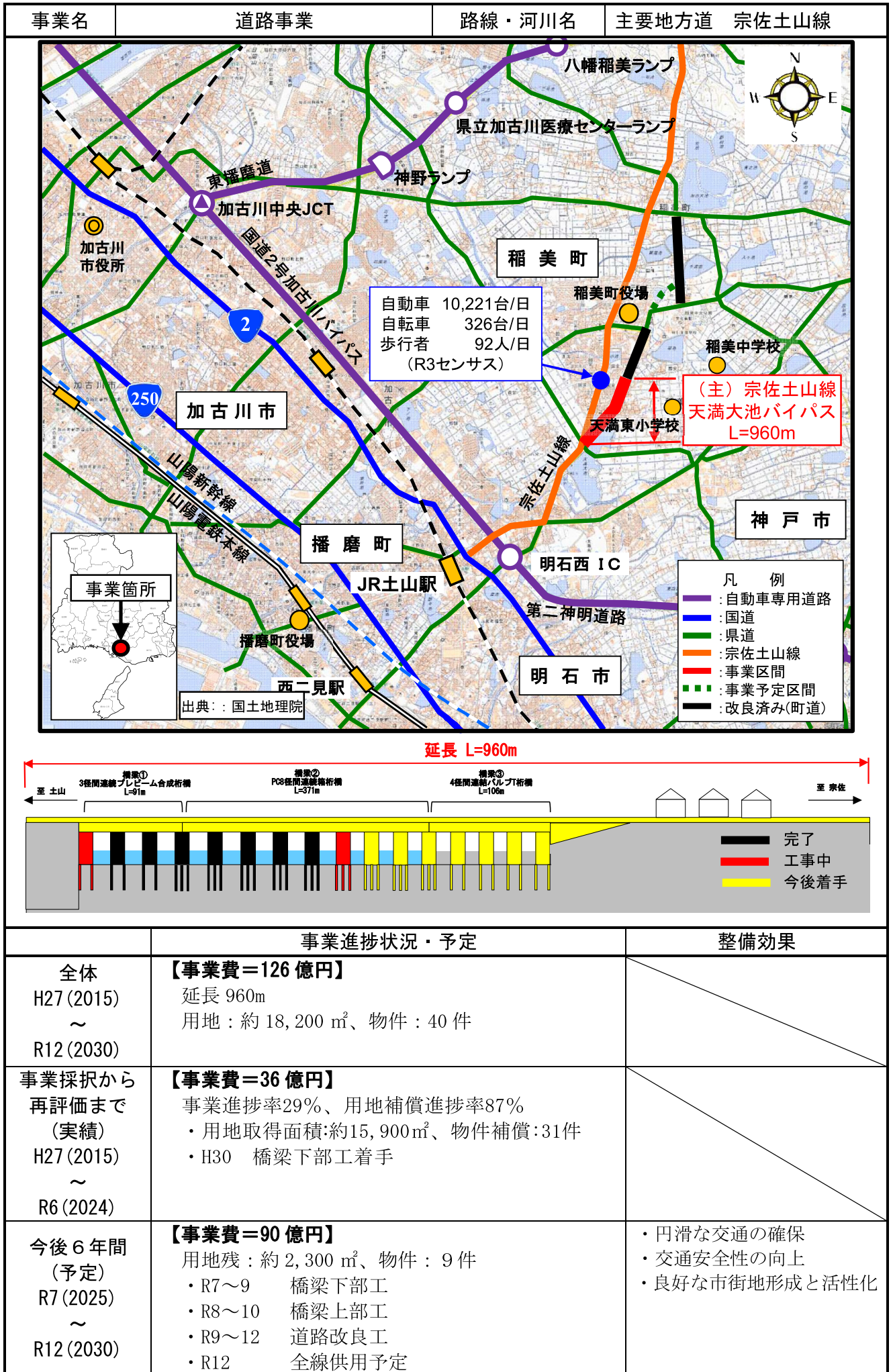


令和6年度 投資事業評価調書（継続：再評価〔第1回〕）

部課室名	道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 志茂 大輔 (県道班長 勝山 賢一)	内線	4362 (4376)
事業種目	道路事業	新規評価年度	平成26(2014)年度	現計画	前回評価時点
事業名	主要地方道 宗佐土山線 天満大池バイパス	事業採択年度	平成27(2015)年度	総事業費	126億円
		着工年度	平成27(2015)年度	内用地補償費	14億円
事業区間	加古郡稲美町国安～六分一	完成予定年度	令和12 (2030)年度	令和5 (2023)年度	
		進捗率 (用補進捗率)	29% (87%)	—% (—%)	
		残事業費	90億円	—億円	
事業の目的				事業内容 ( ) 新規評価時点	
<p>本路線は、加古川市北部から稲美町中心部を経由して第二神明道路（明石西 IC）を連絡する重要な道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 幅員狭小を解消し、円滑な自動車交通を確保する。</p> <p>○交通安全性の向上 歩行者や自転車利用者等の安全な通行を確保する。</p> <p>○良好な市街地形成と活性化 稲美町の計画的なまちづくりに合わせた良好な市街地形成と活性化を図る。</p>				<p>【延長】 960m</p> <p>【構造規格】 第4種第1級</p> <p>【計画幅員】 4車線 両側歩道 車道 13m [全幅 25m]</p> <p>【計画交通量】 14,700 台/日 [R12 予測]</p> <p>【現況交通量】 自動車：10,211 台/日 [R3 センサ] (11,378 台/日 [H22 センサ]) 歩行者： 92 人/日 [R3 センサ] 自転車： 326 台/日 [R3 センサ] (歩行者・自転車：528 人・台/12h [H26.4])</p> <p>【費用負担割合】 国：55%、県：45% (土工部) 国：50%、県：50% (橋梁部)</p>	
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<p>国安地区土地区画整理事業が令和元年度に完了。稲美町中心部において住宅や店舗が増加している。</p> <p>【新規評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】</p> <p>①擁壁+盛土から橋梁への構造変更、ため池内の浚渫工事の追加、電線共同溝の追加、橋梁架け替えの追加及び物価上昇により、事業費を58億円増額する。</p> <p>②交差点設計（町道との交差方式）に関する地元・県警との調整、ため池の施工方法に関するため池管理者との協議、用地難航、擁壁+盛土から橋梁への構造変更、橋梁架け替えの追加等により、完成予定年度を令和12年度に変更する。</p>				
進捗状況	<p>①進捗率は29%（事業費ベース）、用地取得率は87%（R6年9月末時点）</p> <p>②残用地（用地：約2,300㎡、物件：9件）については早期に取得すべく交渉を進めている。</p> <p>③現在、ため池内の橋梁工事と用地取得を並行して進めており、橋梁下部工は16基中7基が完成、2基が工事中で令和6年11月末完成見込み。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び対応方針 (H26年度新規評価)	【審査会意見】 着手は妥当	【対応方針】 —			
(1) 必要性	<p>①現道の人家連坦部は幅員が狭小(5.4m)であり、大型車・バス等の円滑な自動車交通に支障をきたしている。また計画交通量が14,700台/日と多く、4車線バイパスにより円滑な交通の確保を図る必要がある。</p> <p>②周辺小中学校への通学経路であることに加え、JR土山駅への通勤・通学による自転車交通が多いこと、また幅員が狭小であることから、当該区間では過去5箇年(R1~R5)に37件の交通事故が発生しており、狭小幅員の解消と通行空間の分離による安全確保が必要である。</p>				
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比B/C=1.2(全体)(前回評価時点B/C=1.6)、B/C=1.8(残事業)</p> <p>②4車線化により、移動時間の短縮および交通事故の減少が図られる。</p> <p>③完成後の現道の管理引継については稲美町と協議済み。</p> <p>④地元自治会より早期整備の要望がなされており、事業執行環境が整っている。</p>				
(3) 環境適合性	<p>①現道の通過交通が本路線に転換され、自動車に起因する交通騒音や沿道の大気環境が改善される。</p> <p>②車道部は排水性舗装による騒音低減効果により沿道への影響を抑える。また、歩道部については透水性舗装にすることで、雨水の還元を図る。</p>				
(4) 優先性	<p>①今後、交通量の増加が見込まれ、さらに周辺地域の安全で円滑な交通の確保、幹線道路へのアクセス向上のため、早期供用が必要である。</p> <p>②緊急輸送道路であるため、強靱な県土の形成を進める上でも早期整備が必要である。</p>				
再評価の結果	継続	左の理由	事業の必要性・有効性等は事業採択時と変わっておらず、当該区間の早期供用を望む地元の声が強いため、継続して事業を実施する必要がある。		

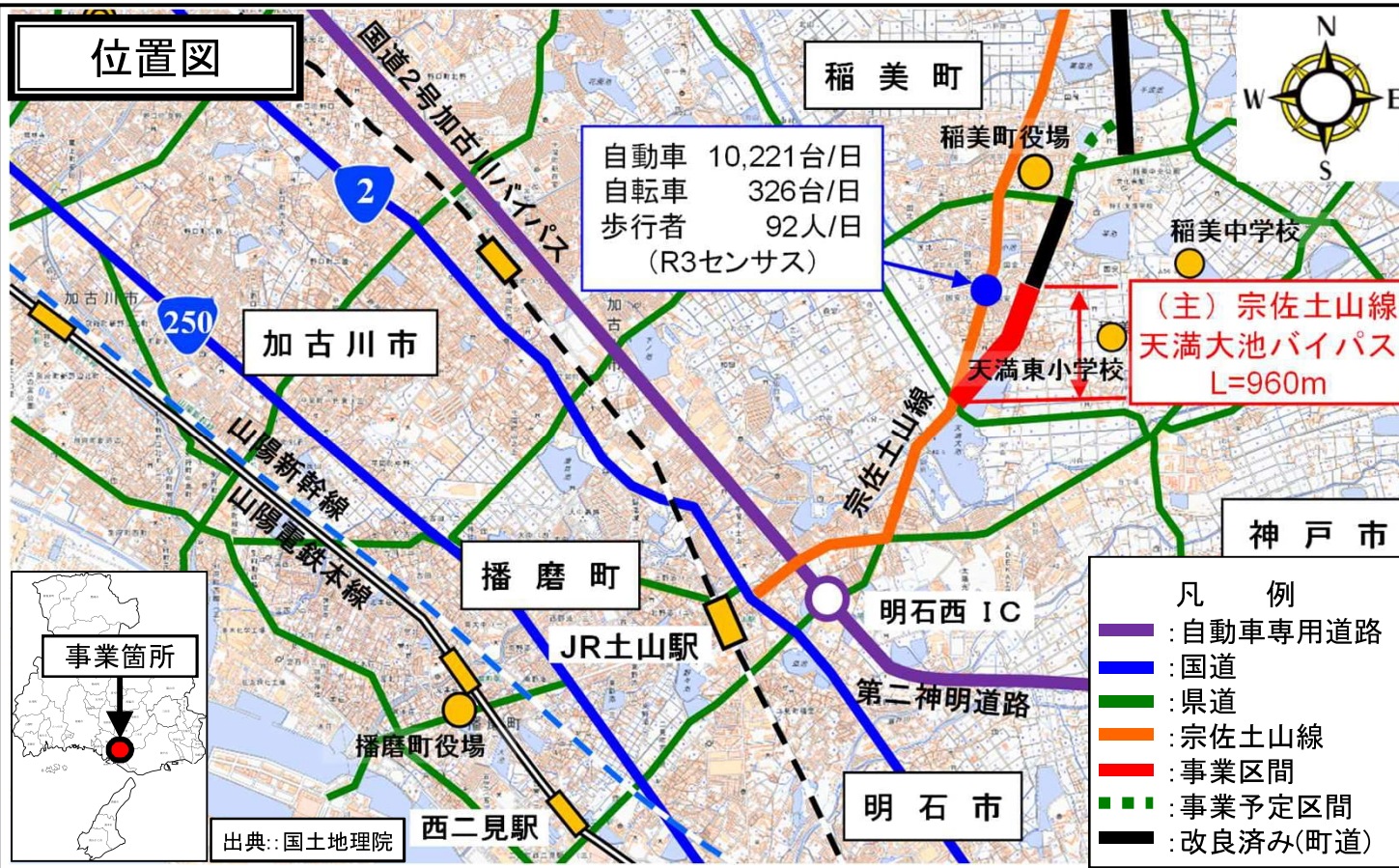
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第1回〕）





# 道路事業 (主)宗佐土山線(天満大池バイパス)(継続:再評価〔第1回〕)

## 位置図



## 目的

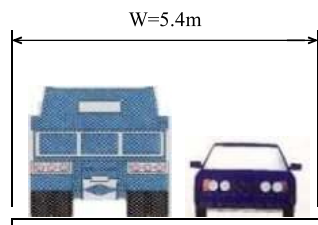
- ①円滑な交通の確保
- ②交通安全性の向上
- ③良好な市街地形成と活性化

## 事業概要

事業区間: 加古郡稲美町国安～六分一  
 総事業費: 126億円  
 内用地補償費: 14億円  
 事業期間: H27～R12  
 事業概要: バイパス整備(4車線)  
 延長: 960m  
 費用便益比 B/C: 1.2

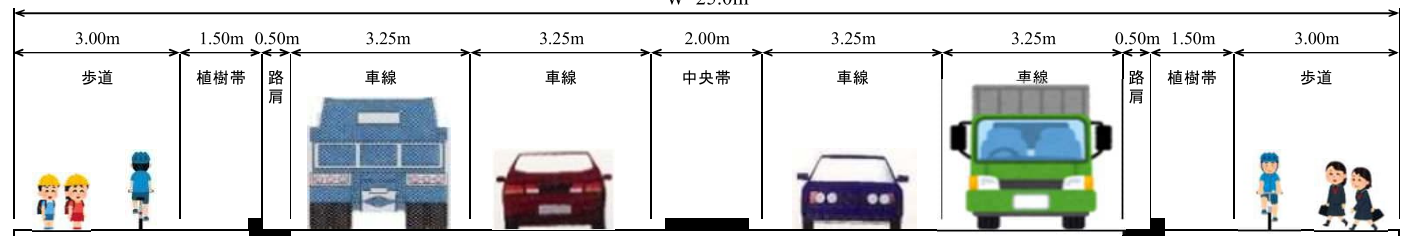
## 横断図

現況



計画

W=25.0m

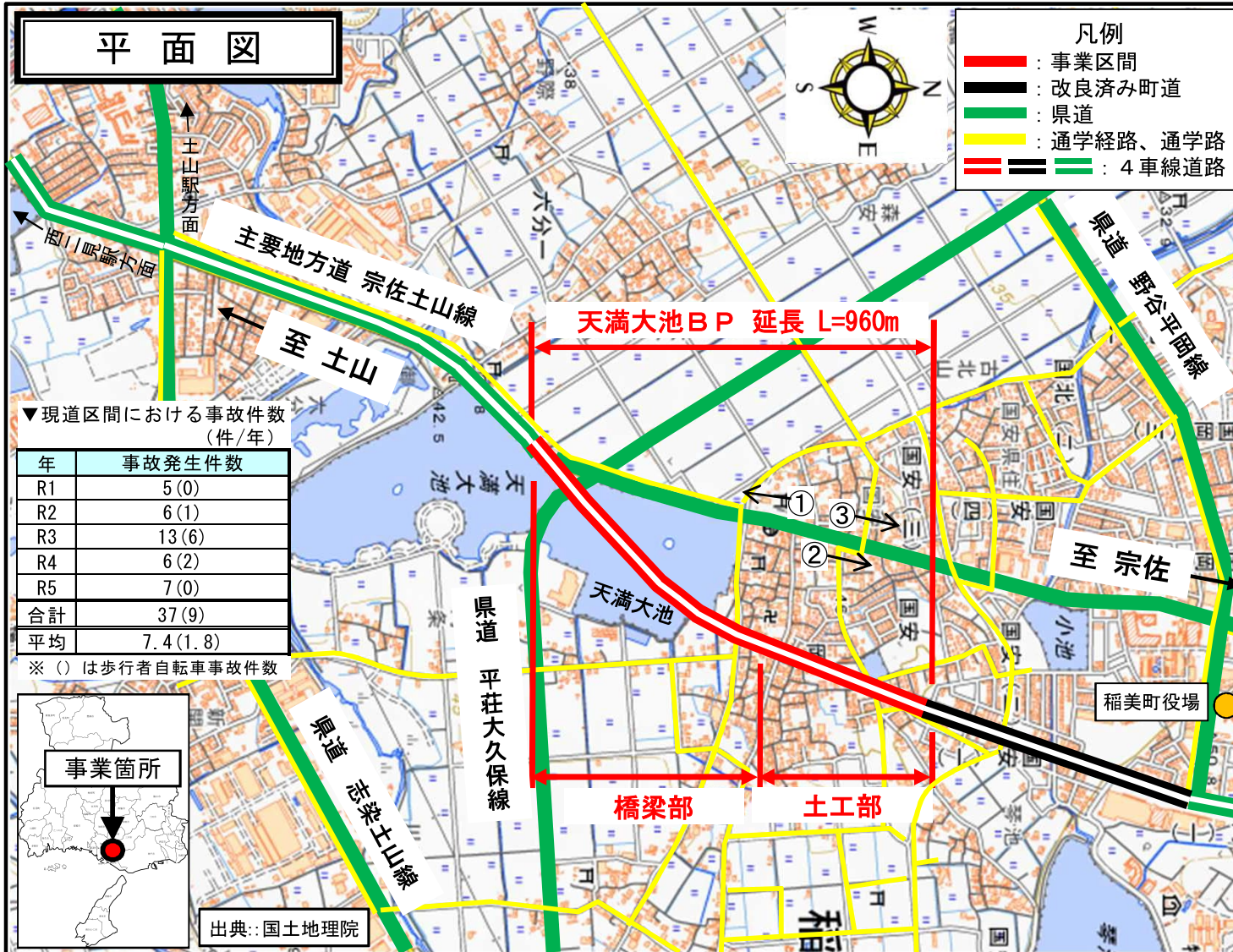




## 事業の必要性・優先性

- ①現道の人家連坦部は幅員が狭小(5.4m)であり、大型車・バス等の円滑な自動車交通に支障をきたしている。
- ②周辺小中学校への通学や、JR土山駅への通勤・通学による自転車交通が多く、安全確保が必要である。

### 平面図



## 現況写真

- ①大型車が中央線をはみ出して走行



- ②バスが中央線をはみ出して走行



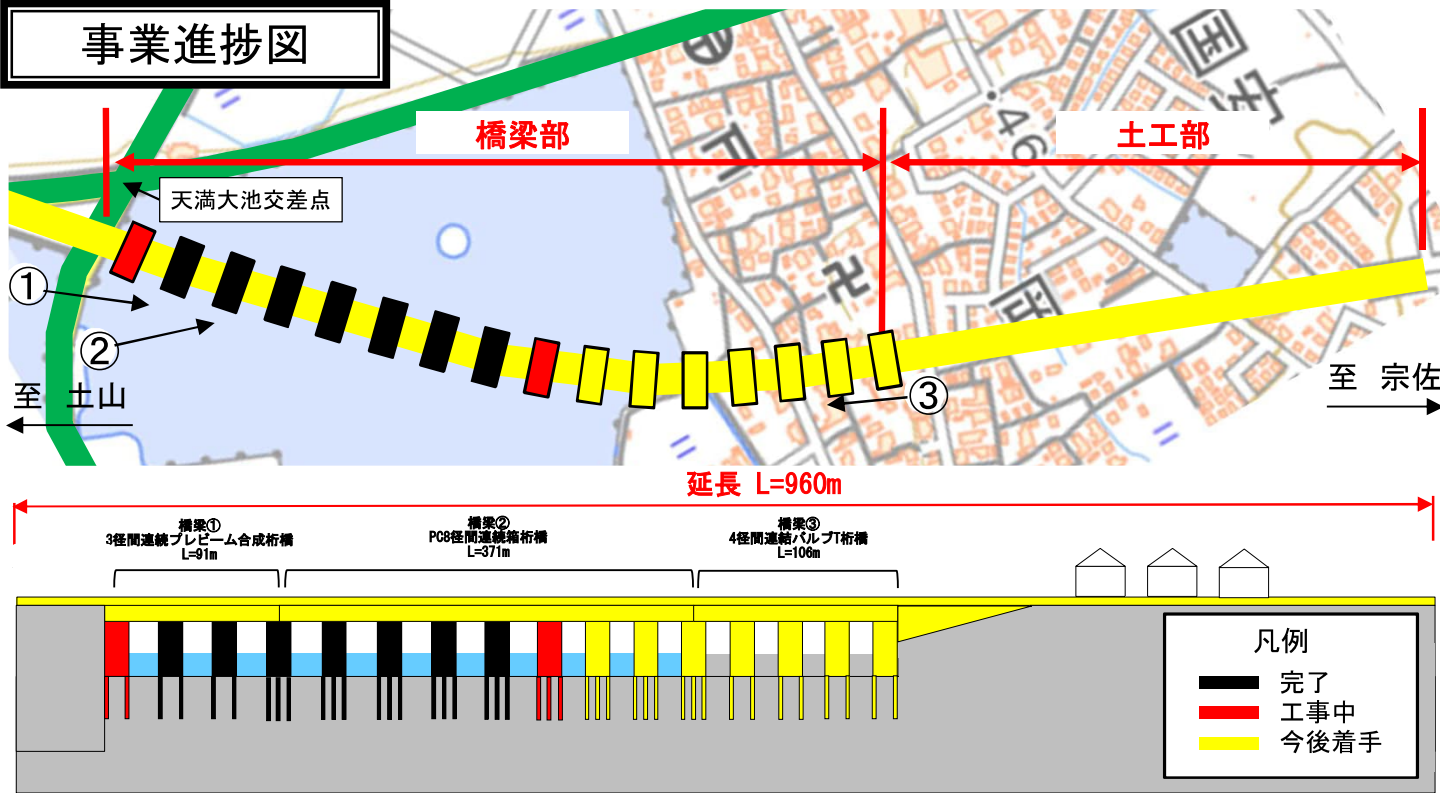
- ③歩車道分離がなく自転車危険





# 進捗状況

## 事業進捗図



## 工程表

■ : 前回計画  
■ : 実施・計画

工種	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
調査・設計	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
用地補償		■	■	■	■	■	■	■	■	■						
本工事 (土工)				■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■
本工事 (橋梁)				■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■

# 整備状況

## ①橋梁下部工の進捗状況



## ②橋梁下部工の進捗状況



## ③用地取得の進捗状況



# 事業の有効性・効率性

## (1) 費用対効果

### ① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
① 走行時間短縮便益 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無しの走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\sum(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365\text{日}$
② 走行経費減少便益 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無しの走行経費－整備有りの走行経費 走行経費: $\sum(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365\text{日}$
③ 交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	整備無しの事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額: $\sum[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

### ② 費用便益費(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)			C(費用)			B/C	
		便益額 (百万円)	代表的な 効果	総費用	事業費	維持管理費			
				(百万円)	(百万円)	(百万円)			
道路	主要地方道 宗佐土山線	全体 事業費	① 走行時間短縮便益	12,702	計画交通量: 14,700台/日	10,761	10,645	116	1.2
			② 走行経費減少便益	260					
			③ 交通事故減少便益	37					
			計	12,999					
	主要地方道 宗佐土山線	残 事業費	① 走行時間短縮便益	12,702	計画交通量: 14,700台/日	7,075	6,959	116	1.8
			② 走行経費減少便益	260					
			③ 交通事故減少便益	37					
			計	12,999					

## (2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点		効果項目
①安全・安心の確保	災害時	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 (※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路)
		災害・救援活動の支援 (※災害時の通行不能や孤立集落の解消)
		減災対策への取り組み (※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)
	平時	緊急医療体制の支援
		交通安全対策
②地域の活性化	地域間交流の促進	
	中心市街地の活性化	
	地域産業の活性化	
	観光支援	
	地域プロジェクト等支援	
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	

該当する事業内容等	
○	緊急輸送道路としての機能を強化 稲美中央病院(二次救急医療施設)へのアクセス
○	宗佐土山線(現道区間)通行止め時の代替道路機能の強化
○	延焼防止機能の確保
○	稲美中央病院(二次救急医療施設)へのアクセス
○	通過交通のバイパス転換による現道利用者の安全性の向上
○	稲美町から周辺都市へのアクセス機能の向上
○	稲美町へのアクセス機能の向上による稲美町中心市街地の活性化
○	稲美町から周辺都市へのアクセス機能の向上による稲美町の産業の活性化
○	いなみ文化の森等観光地へのアクセス機能の向上による稲美町の観光活性化
—	—
○	幹線道路(明石西IC)や鉄道駅(JR土山駅)へのアクセス性向上による利便性の向上
○	通過交通の転換による現道の沿道環境の改善 歩道部を透水性舗装とし雨水を地下に還元

## (3) 地域からの要望状況等

要望状況等	稲美町自治会より宗佐土山線の早期整備を求める嘆願書が提出されている。
-------	------------------------------------